



## Economía & Negocios

“ El riesgo está en perder entre un 30% a un 40% del mercado de las reparaciones de naves, específicamente, aquellas de más de 250 metros de eslora que es lo que se atiende hoy día. ”

*Alfredo Meneses, gerente general de Asexma Biobío.*

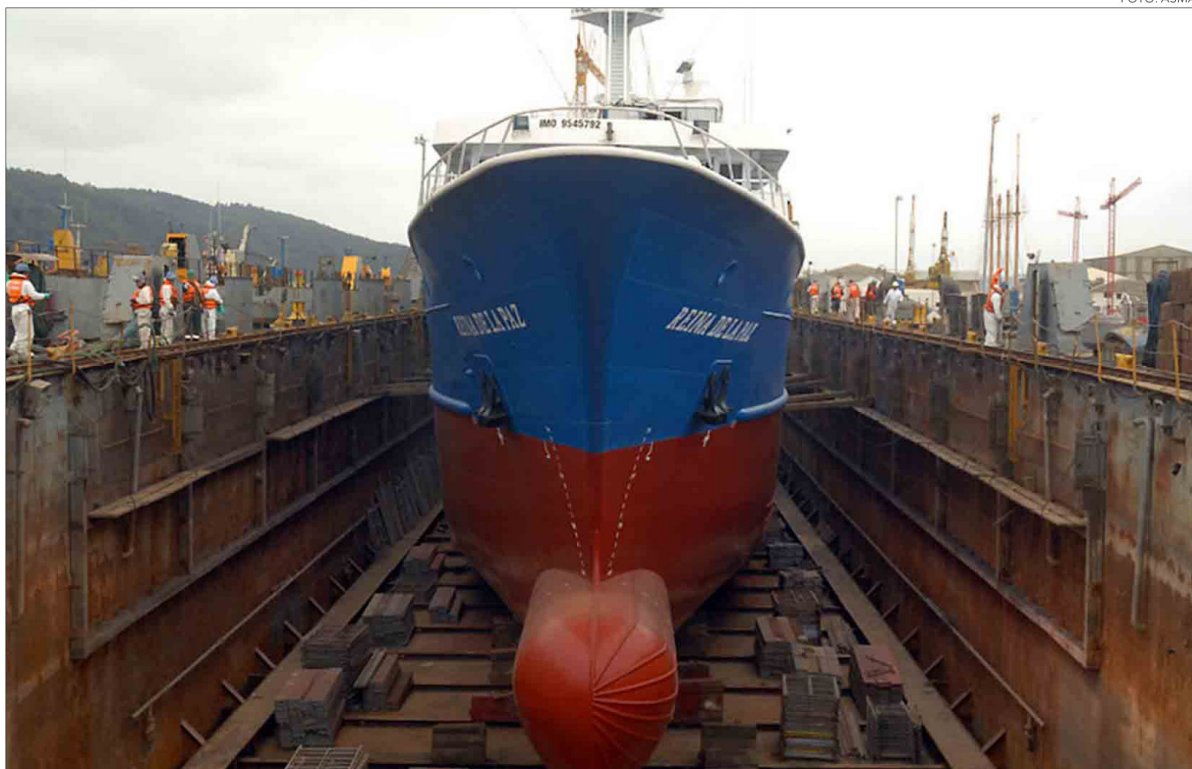


FOTO: ASMAR

**Edgardo Mora Cerda**  
 edgardo.mora@diarioconcepcion.cl

INVERSIÓN APROBADA DESDE EL PODER LEGISLATIVO

El 1 de abril de este año la Comisión de Economía del Congreso de Perú aprobó la inversión para construir un nuevo dique seco en el puerto de Callao para buques con capacidades de cargas superiores a las originales del Canal de Panamá (previas a 2016), lo que se conoce con el término "Post Panamax".

La decisión se tomó en circunstancias del anuncio de construcción de 6 buques de 400 metros por parte de China tendientes a optimizar el intercambio a través del megapuerto de Chancay.

### Visión local

Todo lo anterior generó el análisis y proyecciones del sector logístico y comercial desde el Biobío, entendiendo la actividad portuaria local y la presencia de la planta Talcahuano de los Astilleros y Maestranzas de la Armada (Asmar).

Javier Sepúlveda, exseremi de Economía de Biobío y docente de la Facea de la Universidad de Concepción relevó que es claro que el desarrollo de un nuevo dique seco en

# Biobío: las oportunidades y riesgos logísticos ante la aprobación del nuevo dique seco en Perú

Actores analizaron la capacidad de empleo, inversión y el pie en que puede quedar la economía regional en vista de este proyecto del país vecino.

Perú "amenaza la competitividad de Asmar y su capacidad de crecimiento en el mercado de las reparaciones y mantenimientos de embarcaciones grandes".

Por otro lado, según el exseremi, el futuro dique seco en Perú se presenta, también, como una oportunidad "para que empresas chilenas se inserten en esas redes de producción global prestando sus servicios especializados, que son muy intensivos en capital humano avanzado".

"Asmar se caracteriza por generar sus propios diseños de arquitectura e ingeniería para las nuevas construcciones, siendo un valor agregado en comparación con astilleros de países vecinos. Por esto, son miles de empleos directos e indirectos los que dependen de las operaciones de Asmar", agregó.

Karem Urzúa, directora del Centro de Investigación Marítimo Portuario (CIMP) de la Universidad Católica de la Santísima Concepción (UCSC) y presidenta de la Mesa Comex Biobío aportó que el desarrollo portuario peruano no debiera alterar el

plan regional chileno, ya que éste responde a la demanda proyectada de la macrozona centro-sur y buscan alinear la oferta de instalaciones con la demanda proyectada del país y, eventualmente, sumar la carga que provenga desde Argentina. "Tampoco impactaría directamente el plan de construcción naval, ligado a requerimientos de la Armada de Chile".

Sin embargo, según la directora del CIMP, a nivel sistémico "sí podría implicar una pérdida de dinamismo futuro: las navieras tenderán a concentrar operaciones en el Perú, capturando economías de escala en construcción y servicios a naves de gran tamaño. Chile, tras no consolidar capacidades como el tercer dique, arriesga quedar relegado a segmentos menores".

Urzúa añadió que el impacto no será inmediato, pero en el largo plazo "se traducirá en menor empleo, menor aporte al PIB y pérdida de capacidades tecnológicas. Más que un efecto directo, es un costo de oportunidad estratégico que se hará visible con el tiempo".

### Desde el Gobierno y Congreso

José Piña, seremi del MOP Biobío, consultado sobre qué proyectos de inversión que tramita el MOP tienen relación con el desarrollo logístico regional y qué se necesita para que sean priorizados, detalló que se están enfocando ideas en mejorar la Ruta Interportuaria y se encuentran analizando la conexión de dicha Ruta con el Puerto de San Vicente, junto con la interconexión de la Ruta de Cabrero con la Ruta del Itata, donde además está la Ruta Pie de Monte relacionada con el Puente Industrial.

El senador Gastón Saavedra, integrante de las Comisiones de Defensa, Economía y Trabajo sostuvo que actualmente el megapuerto de Chancay tiene grúas más rápidas y aguas más profundas, características que privilegia el mercado naviero, lo que puede afectar el sistema portuario chileno y de Biobío.